KAPITEL ZEHN

Die Geheimnisse der Fahrt von U-977



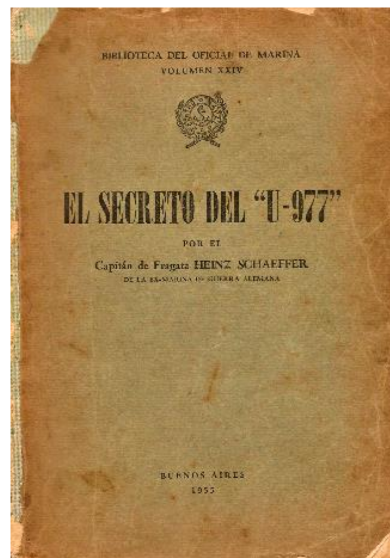
"Ich bin nur einer der unbekannten jungen deutschen Überlebenden des Zweiten Weltkriegs. Zusammen mit meiner Generation würde ich nichts sagen, wenn das möglich wäre; wenn das Geheimnis von U-977, dessen letzter Kommandant ich war, nicht gelüftet werden dürfte..."
Heinz Schäffer, El Secreto del **U-977**, HIMSA Editorial, Buenos Aires 2006.

"Kommandant, wenn diese Karte stimmt, waren Sie nicht näher als fünfzig Meilen am Äquator, als der brasilianische Dampfer ***BAHIA*** *dort am 4. Juli 1945 versenkt wurde!"*
Capitán de fragata Mallea, Hafenmeister der Marine in Mar del Plata: El Secreto del **U-977**, S.19.
"Ein dreifaches Hoch auf unser treues und unverwundbares ***U-977****! Hurra! Hurra! Hurra!"*
Heinz Schäffer, ebd., an seine Besatzung in Mar del Plata, 17. August 1945.

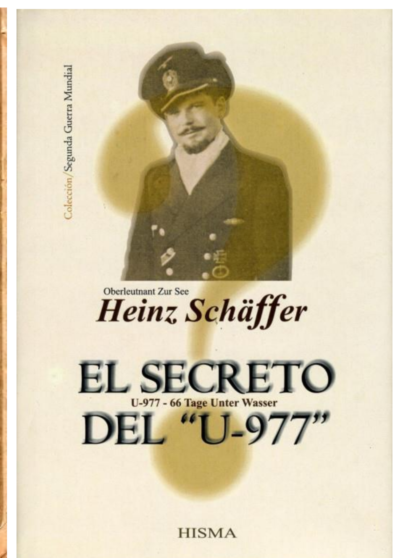
Nach seiner Entlassung aus alliierter Gefangenschaft im Jahr 1948 wurde Heinz Schäffer, der ehemalige Kommandant von **U-977**, von der argentinischen Republik als Einwanderer aufgenommen. Dann begann er, seine Memoiren zu schreiben. Um *"das Geheimnis von* ***U-977*** *zu lüften"*, bereitete er das Manuskript auf eine besondere Art und Weise vor, damit diejenigen, die es verstehen konnten, es auch verstehen würden. Da war die Fantasiereise, bei der **U-977** im Kriechgang nach Argentinien kam und 66 Tage unter Wasser mit dem Schnorchel verbrachte, was die Bewunderung und Sympathie aller erregte, und in die Erzählung der Fantasie sind die wahren Fakten der Reise eingewoben, auf der **U-977** mit einer riesigen Ladung an Bord zu den Kapverden und zum Äquator raste, am 4. Juli 1945 die Linie überquerte und 44 Tage lang im Südatlantik und in der Argentinischen See unterwegs war, bevor es in Mar del Plata kapitulierte.

Als das Buch 1950 weltweit veröffentlicht wurde,(1) blieb aus politischen Gründen nur die Fantasiereise übrig, die seitdem von der ganzen Welt als Evangelium akzeptiert wird. Doch selbst aus den Berichten der argentinischen Marine und der US Navy über die Verhöre Schäffers geht nicht hervor, dass er jemals etwas Derartiges getan hat, und der Zeitrahmen lässt keine Möglichkeit für eine 66-tägige Fahrt immer unter Wasser zu.

1955 übersetzte und veröffentlichte die argentinische Marine das Originalbuch privat und nur für den internen Umlauf und als Referenz. Das Buch *El Secreto del "**U-977**"* erschien in den Regalen der argentinischen Marinebibliothek als Band XXIV und trug den Vermerk:
"Diese Übersetzung und dieser Abdruck sind vom Autor nur für das Personal der argentinischen Marine genehmigt".



Originalausgabe von 1955, aus der Marineoffiziersbibliothek Argentinien



Ausgabe von 2006 mit 240 Seiten und 30 Fotos, Herausgeber Hisma

Im Jahr 2006 beschloss die argentinische Marine, ihre Übersetzung aus dem Jahr 1955 über den HIMSA-Verlag zu veröffentlichen, so dass sie nun für die breite Öffentlichkeit auf Spanisch erhältlich ist. Diese Originalversion, die nun zusammen mit den Vernehmungsberichten der Marine gelesen werden kann,(2) liefert eine ganz andere Geschichte als das, was die Historiker bis heute gerne servieren.

Schäffer war ein Berliner, geboren am 28. April 1921. Er wurde Ende 1938 als Seekadett aufgenommen.(3) Nachdem er sein Offizierspatent erhalten und auf einem Minenräumboot im Kanal Dienst getan hatte, trat er im Mai 1941 in den U-Boot-Flottille ein. Er machte sechs volle Patrouillen an Bord von **U-561** (Mai 1942) und vier unter Heinz Fenn als IWO an Bord von **U-445** (Oktober 1943). Im Laufe des Jahres 1944 qualifizierte er sich als U-Boot-Kommandant und kommandierte das Jahr über **U-148**, das der 21. U-Bootflottille in Pillau, die nichts anderes tat, als Männer für das Kommando auszubilden. Zu Weihnachten 1944 wurde Oberleutnant Schäffer das Kommando über das mit Schnorchel ausgestattete Typ VII-C Boot **U-977** übertragen.



Dieses Boot wurde vom 6. Mai 1943 bis Dezember 1944 von Kapitänleutnant Hans Leilich kommandiert, als das Kommando auf Oberleutnant zur See Heinz Schäfer überging.

Er kam mit dem Boot im März bei Blohm & Voss in Hamburg an, obwohl er laut US Navy Report bereits am 20. Februar in Hamburg war und das Boot zwischen dem 26. und 30. März auf der Howaldt-Werft, *"um den Schnorchel einzubauen"*, der laut Schäffer bereits eingebaut war, als er das Kommando über das Boot in Pillau übernahm. Anfang April 1945 wurde das Boot der 31. U-Ausbildungsflottille in Hamburg zugeteilt, *"bereit"*, aber nach Schäffers Meinung nicht einsatzbereit. Er beklagte sich darüber, dass *"die Batteriekapazität nur 70 % betrug"*, *"die Hauptkupplungen waren seit über einem Jahr im Einsatz und konnten jeden Moment Probleme machen"*, er wollte *"Schutzpanzerung"*, *"ein neues Radar"* und etwas Zeit für die *"Einarbeitung der Mannschaft"*, da *"nicht alle Männer an Bord mit dem Boot vertraut waren"*. Seine Anträge wurden *"wegen Materialmangels"* abgelehnt und er wurde nach Kiel beordert, um sich auf das Auslaufen vorzubereiten.

Wenige Stunden nach dem Einlaufen in Kiel ging er an Bord des Hauptquartiers zu einer Konferenz mit Admiral Dönitz, der sich seine Beschwerden anhörte und ihm dann den Befehl für die Operation Southampton gab.

Er sollte mit seinem alten Boot vom Typ VII-C um Schottland herumfahren, die Irische See hinunter, um die Spitze Cornwalls herum, den Kanal hinauf zur Isle of Wight fahren, in den Hafen von Southampton einlaufen und dort *"wenn möglich"* die Schifffahrt angreifen. Eine solche Operation war für ein ausgedientes Boot vom Typ VII in dieser Phase des Krieges offensichtlich ein Selbstmordkommando. Die neuen Boote vom Typ XXIII, die jetzt in Dienst gestellt wurden, waren speziell für diese Art von Abenteuern gebaut worden, ***und hier muss man vermuten***, dass hinter der Operation Southampton mehr steckte, als man auf den ersten Blick sieht.

Schäffer beschloss nun, seiner Mutter in Berlin einen letzten Besuch abzustatten, um sie davon zu überzeugen, Berlin vor der Ankunft der Russen zu verlassen, und angeblich traf er auf der Zugfahrt zufällig einen Waffen-SS-Offizier, der ihm von den neuen supergeheimen Waffen erzählte, die das Reich im Begriff war, einzusetzen, und ihn ins Waffen-HQ in Berlin einlud, um sich die außergewöhnlichen Möglichkeiten mit eigenen Augen anzusehen. Warum er diese pantomimischen Szenarien in seinem Buch aufführt, ist schwer zu ergründen. Der einzig denkbare Grund für einen SS-Offizier, einen U-Boot-Kommandanten ins Hauptquartier der Waffen-SS einzuladen, um geheime Waffen zu sehen, wäre, wenn er sie auf seinem Boot installieren und über ihre Funktionsweise berichten sollte. Zu gegebener Zeit traf Schäffer ein, wurde dem kommandierenden Offizier vorgestellt und die Vorführung begann. *"Es herrschte eine solche Zuversicht auf den Endsieg, wie ich sie noch nie erlebt hatte, nicht einmal am Ende des Frankreichfeldzugs"*, schrieb er. Ihm wurden Fotos der seltsamsten Geräte gezeigt, darunter auch

die sogenannte *"Todesstrahl-Gerät"*, die er am nächsten Tag in Betrieb sehen sollte, aber Schäffer entschuldigte sich aus Zeitmangel. Nachdem er seine Mutter besucht hatte und es ihm nicht gelang, sie zu überzeugen, Berlin zu verlassen, kehrte er nach Kiel zurück.



Für die erwähnte Ausgabe 53 fand ich kein Bild

Was kann diese *"Todesstrahl-Gerät"* gewesen sein? Aus einem USAF-Bericht ist bekannt, dass die deutschen Bodentruppen ein *"Störphänomen"* gegen alliierte Flugzeuge einsetzten. *"So unglaublich es auch erscheinen mag, dass vom Boden aus bis zu einer Höhe von 30.000 Fuß* [9144 Meter] *genügend magnetische Energie projiziert wird, um das Funktionieren des Zündsystems eines Flugzeugs zu stören, so wird doch angenommen, dass die oben genannten Beweise die Erwägung von Gegenmaßnahmen für einen solchen Zustand rechtfertigen..."*(4)

Parallel zu diesem Bericht scheint es wahrscheinlich, dass die *"Interferenzphänomene"* für den Einsatz an Bord von U-Booten, die sich auf wichtigen Reisen befanden oder zu Versuchszwecken in feindliche Häfen einliefen, verfeinert worden waren. Ein Mann, der uns einen interessanten Bericht über solche Phänomene liefert, ist der ehemalige Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld,(5) der im März 1945 als leitender Funktelegrafist an Bord von **U-234** auf dem Weg nach Japan mit strategischem Kriegsmaterial war.



Heinz Schlicke

Dieses Boot vom Typ X-B war von einem Minenleger zu einem Frachtschiff umgebaut worden. Elf militärische oder technische Passagiere, darunter zwei Japaner, gingen in Kiel an Bord. Entgegen der üblichen Praxis stand die Fernmeldestelle unter der Leitung eines Wissenschaftlers, Dr. Heinz Schlicke, einem Spezialisten für Radar, Infrarot und Peilung, der für die Reise den Ehrenrang eines Fregattenkapitäns (S) erhalten hatte.

Am frühen Morgen des 26. März 1945 liefen **U-234** (Kapitänleutnant Heinrich Fehler) und sein Minensuchboot von der Strander Bucht aus, begleitet von drei U-Booten als zusätzliche Eskorte. Diese Boote waren das Typ VII-C **U-1107** (Parduhn), Typ IX-C **U-516** (Petran) und das Typ VII-C/41 **U-1274** (Fitting). Sobald sie den Großen Belt verlassen hatten, entließ Fehler den Minenleger und schloss mit den U-Boot-Eskorten auf. Obwohl **U-234** siebzehn Knoten fahren konnte, war Fehler gezwungen, mit zehn Knoten zu fahren, der Geschwindigkeit des langsamsten der drei U-Boot-Begleiter. Diese anderen Boote sollten **U-234** nach Norwegen begleiten und sofort nach Kiel zurückkehren. Die spannende Frage ist, warum eines dieser Geleitboote nur zehn Knoten fahren konnte. Hatte es schwere elektrische Geräte an Bord, von denen wir nichts wissen sollen? In seinem Buch weicht Hirschfeld der Frage nach diesem langsamen Vorankommen aus, indem er fälschlicherweise angibt, dass es sich bei den drei Geleitbooten um Boote vom Typ XXIII handelte, deren Höchstgeschwindigkeit an der Oberfläche zehn Knoten betrug.

Der erste Vorfall ereignete sich folgendermaßen. Gegen 1500 Uhr am 27. März 1945 wies Dr. Schlicke Oberstabsfeldwebel Hirschfeld an, *"das Reserve-Radar"* einzuschalten. Ein paar Minuten später wurden drei feindliche Flugzeuge gesichtet, die sich schnell näherten. Als die Entfernung auf 3000 Meter gesunken war, befahl Fehler der Flak, zu schießen. Hirschfeld sagte:

Die Männer jagen an die Geschütze. »Drei Maschinen im Anflug von vorn.« Dr. Schlicke steht hinter mir. »Soll ich einschalten?« Er nickt. »Ein neues Rohr kann ich in Oslo besorgen.« Ich schalte ein, aber als der Bildschirm endlich anzeigt, sind die Maschinen schon auf 5000 Meter heran. Ich gebe sofort die genauen Werte zur Brücke hinauf. »Entfernung 3000 Meter!« Dann höre ich durch das Sprachrohr das Kommando: »Feuer frei!«

Es bleibt aber alles ruhig; die Flak schießt nicht. Die Maschinen fliegen jetzt an Steuerbord auf 2000 Meter vorbei. Ich jage zum Turm hinauf. Der Kommandant geht auf den Wintergarten und nimmt sich die Flak-Mannschaft vor. Jeder auf der Brücke hat den Feuerbefehl gehört, nur die Männer an den Geschützen auf dem ersten und zweiten Wintergarten nicht; eine Panne, die schwerwiegende Folgen hätte haben können.

Auch hier weicht die deutsche Version bei wichtigen Details von der englischen ab.

"Die Flakschützen reagierten nicht und es blieb ruhig. Ich sprintete zur Brücke und hörte, wie Fehler die Geschützmannschaften lautstark beschimpfte. Jeder auf dem Oberdeck des Bootes hatte den Befehl zum Feuern gehört, außer den Kanonieren. Zu unserem Erstaunen flogen die feindlichen Flugzeuge weiter, scheinbar in Unkenntnis einer Reihe von vier U-Booten unter ihnen."

Als ich Hirschfeld zu diesem Vorfall befragte, gab er mir zu verstehen, dass er nicht direkt dem IIWO, sondern Dr. Schlicke unterstellt war. Er dachte, dass die Flakbesatzung von Kapitänleutnant Heinrich Hellendorn, dem Spezialisten für Marineflak, kontrolliert wurde und dass die Flak den Befehl hatte, nur Hellendorn in allem zu gehorchen und den Kommandanten zu ignorieren. Das war eine unerhörte Situation auf einem U-Boot.



Hein Hellendoorn

Ich muß an U 843 unter Kapitänleutnant Oskar Herwartz denken, den wir von Japan heimkehrend in Christiansand trafen. Ihm und seinen Männern war es gelungen, ohne moderne Hilfsmittel durch die Enge Island–Färöer in die Nordsee durchzubrechen. Sie waren über ein Jahr draußen gewesen und freuten sich, in die Heimat zurückzukehren. Vom Oberfunkmeister dieses Bootes erhielt ich wertvolle Informationen über die Standorte der Funkpeilstationen auf dem Weg durch Südatlantik und Pazifik bis Japan. Es waren sehr gute Navigationshilfen. Die Männer von U 843 verließen uns lachend und guten Mutes, aber am 9. April 1945 wurden sie im Kattegat, östlich von Frederikshavn, von mehreren Flugzeugen angegriffen und versenkt.

Das ist alles, was in der deutschen Ausgabe steht. Danach fehlen ca. 4 Seiten bis eine nächste Übereinstimmung mit dem englischen Buch vorhanden ist. Das deutsche Buch ist offensichtlich sehr stark verändert/zensiert.

Der zweite Vorfall ereignete sich um Mitternacht vor Frederikshavn. Ein deutscher Handelskonvoi auf dem Weg nach Süden, der aus vier Dampfern bestand und von modernen Torpedobooten eskortiert wurde, wurde von Bomberflugzeugen in sternenklarer See angegriffen. Während die vier U-Boote, die das vorrangige Ziel waren, zusahen, explodierte ein Munitionsschiff. Hirschfeld:
"Unser Radar zeigte eine Vielzahl von Kontakten an allen Punkten des Bildschirms. Im Kattegat wimmelte es von feindlichen Flugzeugen. Fehlers Flakbesatzungen warteten unbeweglich an ihren Waffen... Als Nächstes entdeckte das Radar ein Flugzeug, das sich in niedriger Höhe von Westen her näherte. Die Spur erschien, als der Kontakt etwa 5500 Meter entfernt war und fast die Meeresoberfläche streifte..."

Hirschfeld richtete den Radarstrahl auf den Angreifer und bei 3000 Metern: *"Das Flugzeug drehte unerklärlicherweise von seinem direkten Kurs auf uns ab. Bei 5500 Metern verschwand es vom Bildschirm... Flugzeuge kreisten weiter am Himmel und nach dreißig Minuten kam ein weiterer Anflug von Westen. Als sich der Radarstrahl voll auf den ankommenden Bomber konzentrierte, verschwand er in 3000 Metern Entfernung. Das Spiel ging die ganze Nacht so weiter: Es wiederholte sich dreimal. Es kann kein Zufall gewesen sein, aber ich habe nie genau herausgefunden, welchen Effekt dieser Trick auf dem feindlichen Radarschirm hatte. Bei Tagesanbruch war alles vorbei. Die vier U-Boote fuhren unversehrt in den Oslofjord und gingen vor Anker."*

Die wichtigsten Punkte, die aus den oben genannten Vorfällen hervorgehen, sind die folgenden:
1. Die vier U-Boote haben zu keinem Zeitpunkt das Feuer eröffnet;
2. Bei jedem Vorfall richtete Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld den *"Radarstrahl"* auf die sich nähernden Flugzeuge.

Wenn Hirschfeld das tat, drehten die Flugzeuge immer bei 3000 Meter ab und verließen den Bereich. Daraus lässt sich schließen, dass 3000 Meter die Grenze des *"Störungsphänomens"* war und die Flugzeugbesatzung an diesem Punkt plötzlich die Nachricht erhielt, dass sie in unmittelbarer Gefahr war. Da die Flugzeuge daraufhin sofort abflogen, muss diese unmittelbare Gefahr eine Art Bedrohung für Leib und Leben der Flugzeugbesatzung durch das Störphänomen gewesen sein, daher der Begriff *"Todesstrahl"*.

Da die vier U-Boote nie auf die Flugzeuge schossen und ein Offizier eigens dafür eingesetzt wurde, an den Flakgeschützen für Disziplin zu sorgen und sicherzustellen, dass der Kommandant sich nicht dazu hinreißen ließ, in der Hitze des Gefechts das Feuer zu eröffnen, muss es auch gefährlich gewesen sein, aus dem Schutz des *"Phänomens"* heraus zu schießen. Der Hauptzweck des Störphänomens war also defensiv.

Heinz Schäffers unmittelbare Befehle lauteten, **U-977** nach Norwegen zu bringen, um die Betankung abzuschließen und ein paar Tage lang mit dem neuen Schnorchel zu üben. Auf dieser Reise sollte es einen Zwischenstopp in Frederikshavn in Dänemark geben, um aufzutanken. Laut den offiziellen Aufzeichnungen lief **U-977** am 13. April 1945 aus. In Frederikshavn wurde eine so große Menge an Proviant *"und allem Erdenklichen"* geladen, dass der Chefingenieur gegen das *"übermäßige Gewicht"* protestierte, weil es ein sicheres Untertauchen schwierig oder unmöglich machen könnte. Schäffer erklärte außerdem,(6) dass er *"in den Tagen vor der Niederlage nur 80 Tonnen Treibstoff erhielt. Die deutschen Reserven waren erschöpft und die synthetischen Produktionsanlagen und Eisenbahnverbindungen zerstört"*, während er den Vernehmungsbeamten der argentinischen Marine erzählte, dass der zwar über Bunker für 130 Tonnen verfügte, aber *"der Chefingenieur aber anordnete, dass er nur 80 Tonnen, also 61,5 Prozent der Kapazität, laden sollte, um die Stabilität des Bootes zu gewährleisten."*(7)

Dies ist damit zu erklären, dass der Zwischenraum für ausreichenden Auftrieb sorgen sollte, um den oberen siebten Teil des Rumpfes über Wasser zu halten.

Das argentinische Verteidigungsministerium hat vor kurzem weitere Details über **U-977** in seinem Archiv 35275/07 veröffentlicht. Ein Foto des Kommandoturms zeigt drei Antennen von Interesse. Die Argentinier bemerkten erstaunt, dass es schwer zu verstehen sei, warum ein Boot aus einer Ausbildungsflottille, das angeblich nach Beendigung der Feindseligkeiten aus Europa entkommen war, um eine bessere Behandlung für die Besatzung zu erreichen, wie Schäffer behauptete, mit hochmodernen funktechnischen Geräten ausgestattet sein sollte, von denen eines bis heute auf der streng geheimen Liste steht.



U-977 mit aufgestelltem Schnorchel

Der Urkunde zur Übergabe des Bootes ist eine Liste der zweiunddreißig Besatzungsmitglieder an Bord von **U-977** beigefügt. Auf dieser Liste sind vier Männer aufgeführt, die den Spezialkurs für Elektrizität und den Kurs für schwere elektrische Maschinen auf dem U-Boot bestanden hatten. Diese vier Männer waren:

Funkobergefreiter Harry Hentschel,
leitender Funktelegrafist: Obermaschinist Hans Krebs,
Maschinenobergefreiter Kurt Nittner und
Maschinengefreiter Gerhard Höfler.

Die Argentinier hielten es nicht für nötig, all die anderen Kurse zu erwähnen, die die Besatzung möglicherweise belegt hatte.

Auf dem vom Heck von **U-977** aus aufgenommenem Bild des Kommandoturms ist zu erkennen, dass die interessanten Positionen in der Luft mit einer Nummer markiert sind, aber die dazugehörigen Berichte, auf die sich die Nummern beziehen, bleiben geheim. Die am Schnorchelkopf angebrachte "Fu-M-B"-Antiradarvorrichtung war von einem Typ, von dem man annahm, dass er nicht allgemein für Boote des Typs VII verwendet wird. Sie ist auf dem zweiten Foto des Schnorchelturms zu sehen. Der Zweck der großen Antenne, die an der D/F-Schleife angebracht ist, ist unbestätigt.



Die dritte wichtige Antenne kann in der Akte des Ministeriums eingesehen, aber nicht fotokopiert werden. Diese Antenne war zu groß, um sie auf der Brücke zu verstauen, und ihre Größe und grobe Form lässt sich an den Abmessungen des Bereichs auf der oberen Geschützplattform erahnen, was von der Zensur geschwärzt wurde. Diese Antenne ist halbkreisförmig, war drehbar und hatte eine veränderliche Parabolform.

Keiner der befragten britischen und amerikanischen Experten konnte einen Vorschlag zu ihrem Zweck machen. Wir stellen außerdem fest, dass Wolfgang Hirschfeld keinerlei Beschreibung des mysteriösen Geräts lieferte, dessen Strahlen er von **U-234** aus auf ankommende Flugzeuge richtete, und da **U-977** die gleichen glücklichen Ergebnisse gegen Flugzeuge erzielte wie **U-234**, scheint es fair, ***anzunehmen***, dass dies die Antenne für das *"Todesstrahl-Gerät"* war und an Bord von **U-977** angebracht wurde, sobald die drei Eskorten von **U-234** es Ende März 1945 aus Norwegen zurückbrachten. Sie wäre für die Operation Southampton unverzichtbar und das eigentliche Ziel der Operation gewesen.

Wie bei **U-234** war die Reise nach Norwegen extrem gefährlich, weil die Briten das Kattegat streng überwachten. Alle deutschen U-Boote, die auf dem Weg zur Front waren, mussten es durchqueren. Der Sektor war sehr schmal, stark vermint und konnte leicht blockiert werden: *"Mehr als die Hälfte der auslaufenden U-Boote ging hier auf ihrer ersten Fahrt nach Norden verloren, vor allem, weil sie bei Luftangriffen nicht in vermintem Gebiet tauchen konnten."*

Raus aus Frederikshavn: *"Kaum sind wir aus dem Geleit entlassen, als auch schon feindliche Flugzeuge im Radarabwehrgerät gemeldet werden. Wir schätzen zwölf. Sie kommen rasend schnell näher. Wenig Wasser, Minen. Es brummt. Wir werden umkreist. Anscheinend will man uns genau erfassen oder vor dem Angriff Verstärkung abwarten. Wir sind auf neuartige Raketengeschosse gefasst. Sie werden aus den Tragflächen gefeuert... Aufgetaucht wären wir unrettbar verloren. Ich gebe trotz Minengefahr Tauchalarm. Es geht gut. Jedes Mal, wenn wir unser Fu-M-B aus dem Wasser stecken, meldet es in der Nähe befindliche Flugzeuge. Scheinbar kennen sie unseren Weg und verfolgen uns."*(8)

Die Verblüffung der alliierten Flugzeuge angesichts eines einzigen aufgetauchten U-Boots ist interessant. Nicht weniger als zwölf von ihnen kreisten, *"anscheinend will man uns genau erfassen"*, was darauf hindeutet, dass sie es entweder nicht auf ihren Instrumenten oder durch ihre Ferngläser sehen konnten oder dass sie sich nicht trauten, in das Störungsphänomen einzudringen oder darauf zu schießen. Wenn sie, wie Schäffer behauptet, *"Verstärkung abwartend"*, wie viele Flugzeuge waren dann noch nötig, um **U-977** anzugreifen?

U-977 kam sicher in Horten und am 26. April in Christiansund Süd an. Am 1. Mai kam die Nachricht von Hitlers Tod und dass Admiral Dönitz den Oberbefehl über die Wehrmacht übernommen hatte.

"Unser Leitender Ingenieur hat inzwischen „Schnorcheln" gelernt. Wir sind auslaufbereit. Allerdings fangen, wie vorauszusehen war, die Dieselkupplungen zu schleifen an. Wir melden es nicht, denn es liegt uns daran, an die Front zu kommen. Fronteinsatz bedeutet für uns eine klare Aufgabe und überantwortet uns nicht dem Durcheinander chaotischer Zustände und sich überschlagender Befehle."

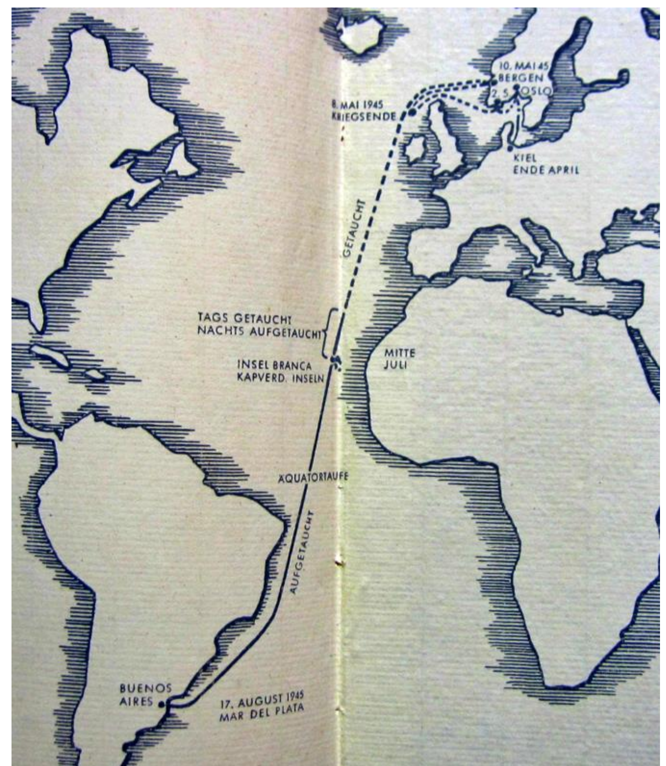
U-977 führ am 2. Mai 1945 von Bergen in den Hafen von Southampton. *"Ein paar Tage nach dem Auslaufen verloren wir das Hauptperiskop durch die Nachlässigkeit der IWO. Das war ernst, denn es*

war für die Navigation mit dem Schnorchel unerlässlich. Beim Schnorcheln wären wir ohne es blind gewesen. Das Himmels-Periskop war kein Ersatz."(9)

Am 4. Mai notierten die Telegrafisten Dönitz' Tagesbefehl an die U-Boot-Flottille, die Feindseligkeiten einzustellen, woraufhin **U-977** die Operation Southampton aufgab und zur norwegischen Küste zurückkehrte. Als es am 10. Mai 1945 an die Küste bei Bergen zurückkehrte, meldeten sich sechzehn Besatzungsmitglieder freiwillig, um an Land zu gehen, so dass 32 Mann übrig blieben, um das Boot nach Argentinien zu segeln.

Die rätselhafte Reise von U-977 von Bergen nach Mar del Plata, Argentinien

"66 Tage unter Wasser" von **U-977** ist eine Fiktion. In *El Secreto del **U-977*** erklärte Heinz Schäffer: *"Nachdem ich das Boot am 17. August 1945 auf dem Stützpunkt Mar del Plata übergeben hatte, ging ich in die Offiziersmesse des Küstenwachtkreuzers **GENERAL BELGRANO**, wo ich aufgefordert wurde, den argentinischen Marinebehörden meine Reise anhand der Seekarten und astronomischen Handbücher, die ich ihnen vorgelegt hatte, zu erklären. Das erste, was der Flottillenkommandant wissen wollte, war, warum ich mein U-Boot nicht vor der Küste versenkt hatte. Ich antwortete, dass wir sonst alle Möglichkeiten verloren hätten, die Wahrheit über unsere Reise zu erklären. Aus seiner Antwort schloss ich, wie wichtig es war, dass wir unsere Haltung klar begründen: 'Kommandant, es besteht der starke Verdacht, dass Ihr Boot vor einigen Tagen den brasilianischen Kreuzer **BAHIA** versenkt hat. Außerdem wird vermutet, dass Sie Adolf Hitler, Eva Braun und Martin Bormann an Bord hatten und sie im Süden unseres Kontinents an Land gebracht haben. Zuerst müssen wir diese Punkte aufklären.'*
*Mit großer Ruhe holte ich meine Seekarte heraus, breitete sie auf dem Tisch aus und erklärte ihm unsere Reiseroute vom 9. Mai. Nachdem er meine Ausführungen gehört hatte, antwortete er: 'Wenn diese Karte genau ist, Kommandant, dann waren Sie an dem Tag, an dem die **BAHIA** versenkt wurde (also am 4. Juli 1945), mehr als fünfzig Seemeilen von dem Ort entfernt, an dem sie unterging (also vom Äquator). Wir werden Ihre Unterlagen prüfen.'"*(10)



Wäre **U-977** tatsächlich noch zehn Tage nördlich der Kapverdischen Inseln und tausend Meilen von der Stelle entfernt, an der die **BAHIA** gesunken ist, getaucht, wäre dies ein guter Zeitpunkt gewesen, dies zu sagen. Aus der Aussage von Capitan Mallea geht hervor, dass **U-977** am 4. Juli 1945 mehr oder weniger 50 Meilen vom Äquator entfernt war, aber nicht so weit. Und aus Schäffers Buch (11) geht auch hervor, dass **U-977** am 10. Juli 1945, als Wermuths **U-530** in Mar del Plata aufgab, bereits zwischen dem Äquator und Rio de Janeiro lag.

Bei der wahren Fahrt von **U-977** wurde der Äquator am 3. Juli 1945 überquert. In den offiziellen Berichten, die von den argentinischen und amerikanischen Marinearchiven freigegeben wurden, überquerte man den Äquator angeblich drei Wochen später. Im Vernehmungsbericht der argentinischen Marine heißt es, dass Schäffer am 20. August 1945 mit zwei Karten zum Verhör erschien: der Karte, die er bei seiner Kapitulation in Mar del Plata vorgelegt hatte, und der gefälschten Karte, die er im Auftrag der Argentinier angefertigt hatte und die ihn am 3. Juli 1945 viel weiter nördlich des Äquators positionierte als seine wahre Position. Mit dieser List wollte er alle Fragen darüber abwehren, dass er Hitler und andere Passagiere in Argentinien an Land

gebracht hatte, dass er auf dem Weg nach Süden von anderen deutschen U-Booten auf See aufgetankt wurde oder dass er den brasilianischen Kreuzer **BAHIA** versenkt hatte.

Die Fakten, über die sich alle Quellen einig sind

Alle Quellen stimmen darin überein, dass **U-977** Bergen, Norwegen, am Morgen des 10. Mai 1945 verlassen hat und dass das Boot am 17. August 1945 nach einer Fahrt von etwa 7.600 Meilen in Mar del Plata, Argentinien, angekommen ist. Außerdem waren in Kiel etwa 85 Tonnen Treibstoff geladen worden, von denen bei der Übergabe an die Argentinier noch fünf Tonnen übrig waren.

Die offiziellen Berichte der USA und Argentinien über die Reise von U-977



Die Argentinier deklassieren Material normalerweise nicht so, wie man es in der nördlichen Hemisphäre gewöhnt ist. Im Jahr 2002 erlaubte das argentinische Marinearchiv auf Veranlassung des Chefs des argentinischen Marinestabs den Autoren Salinas und De Napoli, das Schäffer-Verhör zu kopieren, um es in ihr Buch aufzunehmen.(12) Die Autoren waren verpflichtet, das gesamte Material in ihrer Erzählung ehrlich wiederzugeben, es aber niemandem zu zeigen. Das weiß ich aus meinem Gespräch mit ihnen in Buenos Aires. Außerdem geht aus dem später freigegebenen US-Verhörbericht hervor, dass sie sich an die Bedingungen hielten, an die sie gebunden waren, und so können wir sicher sein, dass die Punkte im argentinischen Bericht, die im US-Bericht fehlen, ehrlich berichtet wurden und im argentinischen Bericht erscheinen.

Schäffer sagte den argentinischen Marinevernehmungsbeamten am 20. August 1945,(13) dass er Island ansteuerte und dann nach Süden zu den Kapverden fuhr, wo er nach einer 64-tägigen Reise von Norwegen aus am 13. Juli 1945 ankam. Er war sicherlich einen großen Teil dieser Strecke an der Oberfläche, denn er erwähnte, dass er mehrmals tauchen musste, um nicht von Schiffen gesehen zu werden. Der Kurs wäre gut gewesen, um die Strömung des Nordatlantiks zu berücksichtigen. Schäffer erzählte ihnen anhand seiner gefälschten Karte, dass er jede Nacht vier Stunden an der Oberfläche verbrachte, um die Batterien aufzuladen, und die restlichen zwanzig Stunden täglich unter Wasser.

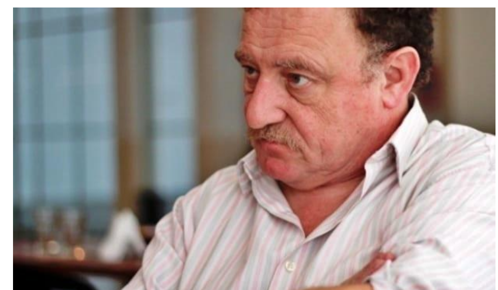


Carlos de Nápoli in Berchtesgaden

Den Argentiniern gefiel diese Version nicht, weil er zu viel Treibstoff verbraucht hätte. Sie berechneten:

- Aufladen der Batterien 250 Liter/Std. x 4 Std. = 1000 Liter;
- Fahrt unter Wasser 120 Liter/Std. x 20 Std. = 2400 Liter;
- Täglicher Gesamttreibstoffverbrauch = 3400 Liter;
- Gesamttreibstoff für 64 Tage, 3400 Liter x 64 = 217.600 Liter;
- In Kiel verschiffter Gesamttreibstoff = 85 Tonnen.

Er hätte also zweimal auftanken müssen, um die Kapverden zu erreichen, und das war nicht gewollt.

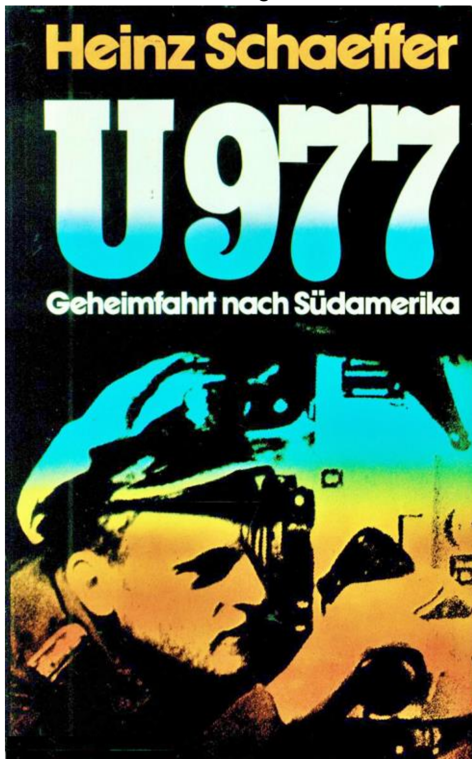

Juan José Salinas

Laut dem freigegebenen Bericht der US Navy nahm **U-977** denselben Kurs und erreichte die Kapverden am Nachmittag des 14. Juli 1945, also nach fünfundsechzig Tagen. Abgesehen von dem einen Tag Unterschied ist dies derselbe Bericht, den Schäffer den Argentiniern auf der Grundlage der gefälschten Karte vorgelegt hat. Die Amerikaner berechneten weder den

Treibstoffverbrauch noch beachteten sie die *"66 Tage unter Wasser"*, denn offensichtlich hatte das niemand erwähnt, weil es nie passiert war, und die Amerikaner schlossen die Angelegenheit mit der Bemerkung ab, dass die Reise *"mit einer extrem langsamen Durchschnittsgeschwindigkeit"* durchgeführt worden sei.

"66 Tage unter Wasser"

In seinem Buch beschreibt Schäffer seine epische "66-tägige Unterwasserreise" mit achtzig Tonnen Treibstoff. Er sagt, er sei in sechsundsechzig Tagen immer unter Wasser von Norwegen bis zur Straße von Gibraltar gefahren.(14) Diese Entfernung beträgt 1800 Meilen, wie er sagt. Daher betrug seine Durchschnittsgeschwindigkeit über dem Boden 1 Knoten. Obwohl er von Schottland bis zum Kap Finisterre gegen die ostwärts gerichtete Strömung des Nordatlantiks ankämpfen musste und kein Periskop hatte, entschied er sich dafür, *"die Küste Großbritanniens zu umschiffen"*, was ihn viel Treibstoff gekostet hätte, um ihn vom Leeufer fernzuhalten. [Ein Lee-Ufer ist die Küste, welche in der Richtung liegt, in die der Wind bläst.] Als er in der Nähe von Gibraltar auftauchte, stellte Schäffer fest, dass er die Hälfte seiner Treibstoffvorräte - vierzig Tonnen - verbraucht hatte, nur um nach Gibraltar zu gelangen, und er musste die restlichen 5.500 Seemeilen mit den restlichen vierzig Tonnen zurücklegen.



Nach vielen Diskussionen und Berechnungen entschied Schäffer,(15) dass er nun *"täglich zehn Stunden bei 60 Umdrehungen mit einem Diesel und 14 Stunden mit einem E-Motor fahren muss, was uns bis Mitte August mit fünf Tonnen Reserve von Gibraltar nach Mar del Plata bringen wird"*.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7 Knoten pro Tag würde er 166 Seemeilen pro Tag in Richtung Süden fahren. Von Gibraltar bis zum Äquator sind es 3.000 Seemeilen, wofür er 17 Tage bräuchte. Er würde also am 14. Juli + 17 Tage = 31. Juli 1945 dort ankommen. Das stimmt natürlich weder mit den *"offiziellen"* Berichten überein, nach denen er den Äquator am 23. Juli überquerte, noch mit seinem wahren Eingeständnis, dass er den Äquator am 3. Juli überquerte. Und wie die argentinische Marine sehr wohl wusste und nicht wollte, dass die Weltöffentlichkeit davon erfährt, war **U-977** nach dem Überqueren des Äquators nicht weniger als 44 Tage lang in den Gewässern des Südatlantiks unterwegs und es gibt keine Anhaltspunkte, was Schäffer in dieser Zeit getan hat.

Die Ladung an Bord von U-977

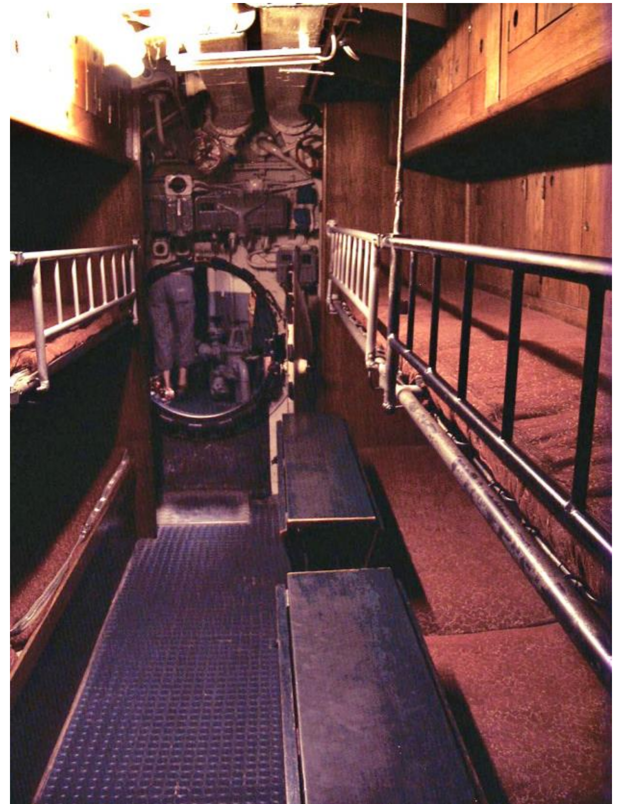
Auf das außergewöhnliche Gewicht von **U-977** wurde bereits oben hingewiesen. Schäffers Erzählung macht deutlich, dass das Boot restlos vollgestopft war, und das erklärt, warum die sechzehn Besatzungsmitglieder am 10. Mai 1945 in der Nähe von Bergen an Land gesetzt wurden - nicht als Geste väterlicher Freundlichkeit von Schäffer, sondern weil die Reise wegen des Platzmangels erträglicher gemacht werden musste. Er spielt viermal auf diesen Platzmangel an, ohne anzudeuten, wie er entstanden ist. Aus den argentinischen Archiven wissen wir jetzt, dass es schwere elektrische Geräte gewesen sein müssen.

Hier haben wir ein U-Boot vom Typ VII-C mit nur zehn Torpedos an Bord und Proviant für zweiunddreißig Männer für drei Monate. Da sechzehn Männer an Land gingen, bevor das Schiff nach Argentinien auslief, hätte an Bord viel mehr Platz sein müssen, als die verbleibenden Besatzungsmitglieder gewohnt waren, doch die Maschinenraumarbeiter *"gingen in die*

Unteroffiziersquartiere", um *"mehr Platz zu schaffen"*. *"Hätten wir die gesamte Schiffsbesatzung an Bord gehabt, wäre es extrem ungemütlich geworden."*

Schäffer erklärt: *"Zwei Mann dürfen jeweils in den hinteren Teil des Bootes, bei mehreren würde sich die Trimmlage zu sehr verändern, und der Ingenieur hätte Schwierigkeiten, die vorgeschriebene Tiefe zu halten. Die Tiefenmesser zeigen fast ständig 14 Meter."* Es ist ein Hinweis darauf, wie empfindlich das Boot war - und *"die menschlichen Abfälle, die sich an Bord ansammelten, waren übermäßig"*,(16) was darauf hindeutet, dass beide Toiletten nicht in Gebrauch waren und wahrscheinlich als Lagerräume dienten. Die Toilettenbesuche der Besatzung waren nicht erwünscht, um das Boot im gewünschten Trimm zu halten.
[Anmerkung: Im spanischen Buch steht: "Los restos de la cocina no pueden ser echados por la borda, por cuanto estamos continuamente sumergidos. Se acumulan de manera desagradable." - Die Küchenabfälle können nicht außenbords geworfen werden, da wir ständig getaucht sind. Sie sammeln sich auf unangenehme Weise an.]

Schäffer beschreibt,(17) dass die Boote vom Typ VII-C im Bugraum zwölf Klappbetten hatten, zwei für je drei Mann an Bord, also Betten für zwanzig Mann. Im Unteroffiziersraum achtern gab es acht Klappbetten für zwölf Männer. Insgesamt gab es Kojen für dreißig Mann, denn zehn von ihnen hielten gleichzeitig Wache im Maschinenraum, im Kontrollraum und in der Telegrafenabteilung. Der Kommandant und drei Offiziere hatten ihre eigenen Betten, so dass unter Berücksichtigung der Wachen an Bord von **U-977** mehr Feldbetten (vierunddreißig) als Männer auf dem Boot (zweiunddreißig) zur Verfügung standen, und niemand brauchte auch nur eine Hängematte.



Unteroffizier-Wohnraum von U-995, derselbe wie bei U-977
Im U-Raum, der sich hinter der Kombüse und vor der Zentrale befindet, schliefen die Unteroffiziere (Maate und Obermaate). Je zwei Besatzungsmitglieder teilten sich eine Koje. Die Tische konnten zum Essen hochgeklappt werden - dann verblieb jedoch kaum noch Platz im Durchgang. Unter den Flurplatten befand sich ein Teil der Batterieräume.

"Obwohl 16 Mann ausgestiegen sind", berichtet Schäffer, *"ist es immer noch recht eng"*.(18) Der IWO, Karl Reiser, wollte die Torpedos abfeuern, *"um mehr Platz in den Abteilungen zu schaffen"*.(19) Es waren zehn Torpedos an Bord. Vier davon waren in den vorderen Rohren und vier in den Stauräumen unter den Flurplatten im Bug verstaut, einer im Heckrohr und einer im Stauraum unter der Flurplatte im Heck. Sie nahmen der Besatzung keinen Platz weg. Zweifellos gab es nur zehn statt der üblichen vierzehn, damit die Torpedos keinen weiteren Platz im Inneren des Bootes benötigten. Wären die zehn Torpedos abgefeuert worden, wäre nur in den Torpedorohren und den Räumen unter den Flurplatten neuer Platz entstanden. Die einzige Möglichkeit, *"mehr Platz"* für die Besatzung zu schaffen, wäre also gewesen, so viel wie möglich von dem, was den Platz im Druckkörper beanspruchte, in die fünf Torpedorohre und die Stauräume unter den Flurplatten zu verlagern.

Die tatsächliche Fahrt von U-977

Wenn er dem in den Berichten der US-amerikanischen und der argentinischen Marine beschriebenen Kurs gefolgt wäre, hätte Schäffer den Äquator am 3. Juli 1945, vierundfünfzig Tage nach seiner Ankunft in Bergen, ohne aufzutanken erreichen können, indem er täglich 89 Seemeilen, meist an der Oberfläche, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 3,7 Knoten zurückgelegt hätte. Von Bergen bis nach Argentinien hätte er problemlos ohne Auftanken fahren

können, wenn er die meiste Zeit an der Oberfläche verbracht hätte. Der ganze Zweck der Reise war es, die Ausrüstung in Argentinien in Sicherheit zu bringen. Wenn alle Flugzeuge, denen er begegnete, so verwirrt über **U-977** waren wie die zwölf über dem Skagerak, hätte er ziemlich sicher sein müssen. Ob er jemals aufgetaucht und in Sichtweite der **BAHIA** war, ist eine Frage, die in einem früheren Kapitel behandelt wurde. Möglicherweise war **U-977** eines der beiden Boote, die in der Nacht des 27. Juli 1945 bei Necochea entladen wurden.

Ungeklärte Kontakte

Am 13. Juli 1945, neun Tage nach dem Untergang des brasilianischen Kreuzers **BAHIA** am Äquator bei 30°W, ging das brasilianische Torpedoboot **BABITONGA** mit seinem Kommandanten [Kapitän Daniel dos Santos Parreira] und seiner in der U-Boot-Bekämpfung sehr erfahrenen Besatzung an der Stelle in Position, an der die **BAHIA** gesunken war, und entdeckte sofort zwei oder möglicherweise drei getauchte U-Boote in einer Entfernung von 1100 Metern. Nachdem er sie um Identifikation gebeten hatte und keine Antwort erhielt, rief der Schiffskommandant Verstärkung und die Jagd auf die U-Boote begann. Aus irgendeinem mysteriösen Grund war es fünf Tage lang nicht möglich, ihre Position sicher zu bestimmen.



Der Geleitzerstörer BABITONGA, ehemalige USS Alger - DE 101
1943 beschlossen die Amerikaner, der brasilianischen Marine schlecht ausgerüstete Geleitschutzeinheiten zu vermieten, damit sie diese Missionen im Südatlantik übernehmen konnte. Nicht weniger als 8 Einheiten des Standardtyps "DET" mit dieselelektrischen Turbinen wurden Ende 1944 und Anfang 1945 übergeben: die Beberibe, Babitonga, Baependi, Bauru, Benevento, Bertioga, Bocaina und Bracui. Sie spielten eifrig mit, obwohl sich die U-Boote nicht in ihren Sektor wagten, und wurden dann in den Pazifik verlegt, wo sie kaum Gelegenheit hatten, zu glänzen. Ab 1968 gingen sie in den Ruhestand, der bis 1975 dauerte.

Am 17. Juli meldete ein Fischerboot vor Rio Grande do Sul, dass es von zwei U-Booten auf dem Weg nach Süden überholt wurde, die als deutsche U-Boote identifiziert wurden, während die **BABITONGA** am 18. Juli einen Hydrophonkontakt zu einem einsamen Boot herstellte, das sie dann mit ihren Hedgehog-Werfern auf Tiefe beschoss. Während des Gefechts tauchte in 730 Metern Entfernung kurzzeitig ein Objekt auf, das für ein U-Boot gehalten wurde. Es wurde als *"schwarz glühend"* beschrieben und hatte eine Form, die sich einer Beschreibung entzog. Als die **BABITONGA** mit ihren Deckskanonen das Feuer eröffnete, tauchte das Objekt schnell ab, was an den riesigen Blasen zu erkennen war, die an die Oberfläche stiegen.



Britischer Hedgehog (Granatwaffe) im Zweiten Weltkrieg



Der "Graue Wolf"; Kommandant Schaeffer nach einer langen Reise

Es dauerte eine ganze Weile, bis ein weiterer Kontakt hergestellt wurde, diesmal mit dem Sonar. Bei einem erneuten Angriff kam etwas Öl von unten hoch. Eine Probe wurde zur Analyse entnommen. Nach der Rückkehr in den Hafen war Kapitän Dos Santos Parreira nicht der Meinung, dass er einen Abschuss erzielt hatte, aber er hielt es für *"eine realistische Hypothese, dass er feindliche U-Boote auf ihrem Weg nach Süden überraschte, die irgendwo im südamerikanischen Küstengebiet an Land gehen wollten."* Die Analyse der Sonaraufzeichnungen in den Vereinigten Staaten ergab, dass es sich bei dem Objekt *"zweifelsfrei um ein U-Boot"* handelte, während die Ölprobe *"von keinem alliierten U-Boot im Dienst stammte."*(20)

Fußnoten

(1) Ein Großteil des Inhalts der ersten Ausgabe über die Fahrt von **U-977** wurde als politisch unerwünscht eingestuft und aus *Das Geheimnis um* ***U-977*** entfernt. Die ursprüngliche erste Ausgabe wurde 1950 in Buenos Aires veröffentlicht, bevor im selben Jahr in Westdeutschland die zensierte Version mit dem Titel ***U-977 - 66 Tage unter Wasser*** erschien. Alle fremdsprachigen Übersetzungen basieren auf dem letztgenannten Buch. Im Jahr 2006 wurde der deutsche Originalband ins Spanische übersetzt und in Argentinien veröffentlicht. Siehe: Heinz Schäffer: *El Secreto del* ***U-977***, Hisma, Buenos Aires, ISBN 987-22996-0-9

(2) Freigegebener Bericht der US-Marine über die Vernehmung der Gefangenen von **U-977**, die am 17. August 1945 in Mar del Plata kapitulierten: *El Secreto del* ***U-977***, S.191: für den Kommentar zum Verhör von Schäffer durch die argentinische Marine vom 20. bis 23. August 1945 siehe Salinas und De Nápoli, Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires 2002.

(3) Laut *El Secreto* (S. 27) hatte Schäffer *"kein Interesse an Politik und gehörte nicht der Hitlerjugend an"*, und die Schifffahrtsgesellschaft, in der er verkehrte (mit 14 Jahren besaß er ein Segelschifferpatent für alle Klassen von Segelschiffen auf allen deutschen Wasserstraßen), hatte *"keine Verbindung zur NS-Ideologie"*. Obwohl er seinen obligatorischen sechsmonatigen RAD-Dienst auf dem Land ableistete, wäre mehr Zugehörigkeit zum Regime nötig gewesen, um die Erlaubnis zu erhalten, in die Vereinigten Staaten zu gehen, *"um sein Englisch zu verbessern"*. Neben einem Besuch in Cleveland erzählte er der argentinischen Marine bei einem Verhör, dass er zahlreiche Städte in den USA besucht und bei der Gründung des pro-nazistischen US-Deutschen Bundes in Buffalo mitgeholfen habe. Während seiner Karriere wurde Schäffer mit dem Eisernen Kreuz Erster Klasse und der U-Boot-Front-Spange in Bronze ausgezeichnet, eine wichtige Auszeichnung.

(4) NARA Air Intelligence Summary No.53 (US Strategic Air Forces in Europe, 12. November 1944).

(5) Brooks/Hirschfeld, Hirschfeld, Pen & Sword/USNIP, 1997, S.200-202.

(6) El Secreto, S. 215.

(7) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires, 2002, S.235-236.

(8) El Secreto, S. 186-187.

(9) ebd., S. 191, 204, 217.

(10) El Secreto del U-977, S. 19.

(11) ebd., S. 222.

(12) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Norma Ediciones, Buenos Aires, 2002.

(13) ebd., S. 426.

(14) El Secreto, S. 210.

(15) ebd., S. 215

(16) ebd., S. 198, 203, 205.

(17) ebd., S. 58-59.

(18) ebd., S. 203.

(19) ebd., S. 205.

(20) Ultramar, S. 303-305, zitiert Historia Naval Brasileira, Band 5, Servicio de Documentacao Geral da Marina, Rio de Janeiro, 1985.